

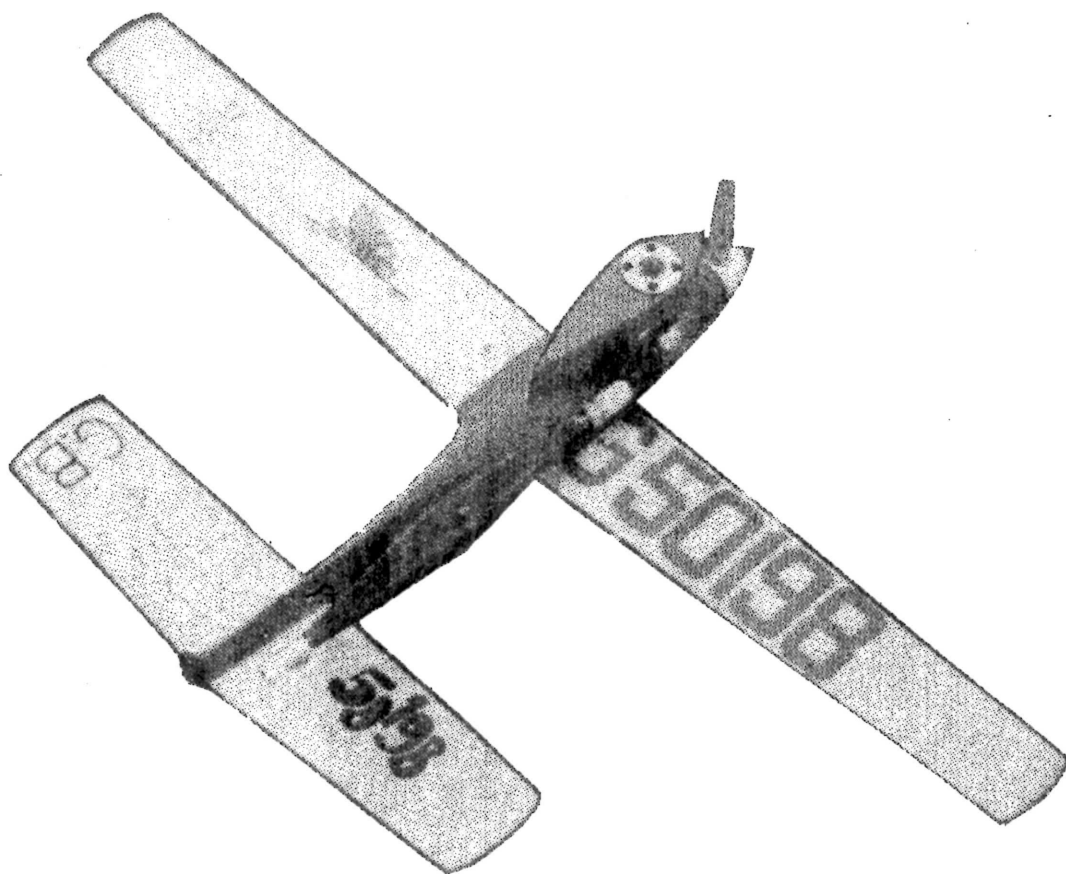
LINESTYRET



MODELFLYVENYT

ORGAN FOR LINESTYRINGS-UNIONEN

FEB - 72



★ I DETTE NUMMER:

GOOD-YEAR REGLER, STUNT,
TIPS, TEGNING, og meget andet...

LINESTYRET MODELFLYVENYT

udgives af:

LINESTYRINGSUNIONEN

v/Jens Geschwendtner
Centerparken 32, 2 th
2500 KbhN Valby

REDAKTØR:

Hans Geschwendtner

Bladet sendes gratis til
alle Unionens medlemmer.

Medlemskontingent:

Kr. 50- pr år for alle
medlemmer.

ANNONCER:

Minimum annonce i bladet
er 1/4 side

Priser:

1/4 side	15.- kr
1/2 side	25.- kr
1/1 side	50.- kr

Detailhandlere der ønsker
at forhandle LMF bedes
henvende sig til Unionen
for særpris etc.

LØSSALGSPRIS Kr 2-

OPLAG: 200 Eksemplarer

Forsidebilledet:

Et fotografi af en Engelsk
speedmodel. Den er udstyret
med en Super Tigre med effekt-
potte. Den deltog ved EM i
1969.

Dette blad som vor kære læser her
holder i hånden er et historisk blad,
idet det er det første der er trykt
på Unionens eget apparatur.

Unionen har indkøbt en Rex-Rotary 2000
stencilbrændemaskine, der er blevet an-
vendt til fremstillingen af alle elektro-
stencils til dette blad.

Købet af maskinen blev vedtaget på be-
styrelsesmødet d. 16.1.72, og vi ac-
cepterede et meget fordelagtigt tilbud
fra Rex-Rotary med 40 % rabat i forhold
til nypris, selv om brænderen kun har
været anvendt til demonstration, og
fremtræder fuldstændig som en ny.

Som vor læser selv kan se er vi nu i
stand til at lave fotografier og teg-
ninger på hver side af en glimrende kva-
litet, så nu mangler vi bare at læserne
sender os alle de tegninger og fotogra-
fier som de mener har interesse for
resten af læserne.

DANSK MODELFLYVE FORBUND

Det er efter drøje forhandlinger,
endelig lykkedes at starte denne
sammenslutning, hvis målsætning
er at søge -og forhåbentlig opnå-
optagelse i Dansk Idræts Forbund.
Chancerne for optagelse skulle være
gunstige, idet de tre unioner
tilsammen andrager over 500 medlemmer.
En optagelse vil medføre, at vi skal
ændre lidt i vores love, da vi skal
indføre billigere kontingent for
juniorer. Dette spørgsmål vil blive
taget op på førstkomende bestyrelses-
møde.

konkurrencekalender

Her bringes den danske konkurrencekalender 1972. Enkelte af de årligt tilbagevendende stævner mangler stadig.....

Flyvedagskonkurrencen,	27/2
1. Vår - Vest, Aalborg,	12/3
1. Vår - Øst, Kbhn,	19/3
2. Vår - Vest, Aalborg,	16/4
2. Vår - Øst, Kbhn,	23/4
Windypokalen, Kbhn,	30/4
Limfjordsstævnet, Aalborg,	21/5
Whiskypokalen, Sommerlejr,	2/7
Sommerlejr, Vandel,	2-9/7
NM, Vandel,	8-9/7
Comet - Cup, Kbhn,	16/7
1. Høst - Øst, Kbhn	3/9
1. Høst - Vest, Aalborg	10/9
DM, Fredericia, ?	17/9
2. Høst - Øst, Kbhn,	1/10
KM, Kbhn,	5/11

KONKURRENCE

For eventuelle interesserede skal det nævnes, at der er Vesttyske linestyringsmesterskaber d 29-30/4 Detaljer hos Unionen.

FLYVEDAGSKONKURRENCE

Selvom alt ser hvidt ud, er tiden inde til at indbyde til årets første stævne, Flyvedagskonkurrencen. Der er tre måder at opnå et resultat på; enten ved at deltage i de officielle konkurrencer i Aalborg eller København, eller ved at opnå et resultat på hjemmebane.

Vinderen af flyvedagskonkurrencen er den der opnår det bedste resultat, uanset hvor vedkommende flyver. Du kan kun indsende resultater fra F 2 A speed eller/og F 2 C Team-Race. I team-race skal der indsendes 100 omg. tider.

Er du interesseret i de officielle konkurrencer, skal du tilmelde dig hos følgende:

Aalborg:

Troels Burmann, Hasserisgade 14, 9000 Aalb.
København:

Hans Geschwendtner, Centerparken 30,
2500 Kbhn Valby.

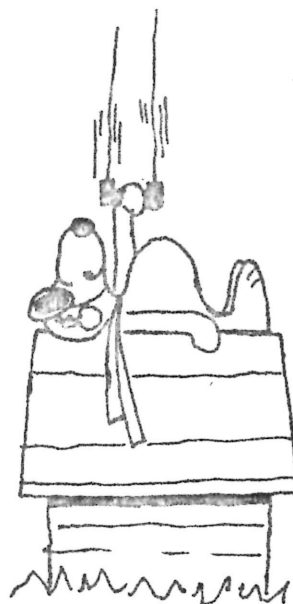
Nyt fra



sommerlejr

Vi har nu fået tilladelse af Flyvevåbnet, til at afholde Sommerlejr og NM på Flyvestation Vandel, i tiden 2-9 juli. Ligesom de to foregående år vil sommerlejren blive afholdt i samarbejde med Fritflyvnings-Unionen. Det er, som tidligere nævnt, planerne at Jørgen Nielsen, Fredericia, skal være Lejrchef.

Unionen undersøger i øjeblikket om det er muligt at afholde NM i praksis.



IØVRIGT...

De sidste vilde rygter om VM går ud på at det bliver i Finland....

Speedkonkurrencen i Malmø, d 16/4 er flyttet til et militært Flygfält, hvor danskere er forment adgang.....

Der er stadig en hel del medlemmer, der ikke har indbetalt kontingent for 1972.....

Unionen har ikke modtaget nogle tilmeldinger af combathold til den foreslåede turnering, endnu...

Det skal påmindes, at hvis du er interesseret i Flyv, kan du få abonnementet for kun 20 kr, gennem Unionen...

STUNT...



(Fortsat fra sidste nummer)

FORBEREDELSE TIL FLYVNING

Grundig forberedelse er nødvendig for en succesfuld kunstflyvning.

Først skal man kontrollere sin færdige model for tyngdepunktspositionen. Dette skal være korrekt hvis modellen skal flyve godt. Hvis kontrollen viser at det ligger forkert, skal der tilsættes bly enten i næse eller hale. Det er vigtigt at bemærke at jo længere væk fra tyngdepunktet man lægger det, jo mindre bly skal der anvendes.

Kontroller at den korrekte vægt er til stede i vingetippen, hvis ikke det er tilfældet, kan det få uoverskuelige konsekvenser på modellens egenskaber.

Undersøg dernæst at alle udadtrækkene er korrekte på motor, sideror og liner, og hvis ikke det er i orden skal det omgående ændres til det rigtige.

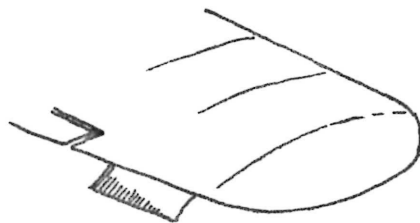
Tril med modellen på jorden med næsen mod vinden, og bemærk til hvilken side den ruller. For en model der flyver mod uret (hvad faktisk alle gør) skal den rulle en smule til højre set bagfra. Hvis den drejer for meget mod højre, vil den sandsynligvis bumpe og hoppe under landinger.

Styresystemet skal også kontrolleres for at man er sikker på at det går let og fint indtil max. udslag til begge sider. Den nemmeste måde at prøve det på, er at holde modellen i styrelinerne, og lade den hænge som et pendul. Når man så giver ror, skal den kunne nå max. udslag til begge sider uden at modellen løfter sig det mindste.

For at holde hængslerne rene under bygningen kan man oliere dem en lille smule, så lak og lim ikke binder fast.

Kontroller at vingen ikke er skæv, og hvis det er tilfældet, må man sætte den fast på et bord til den er lige i spændet, og derefter dope den til den bliver i orden, men det skal dog bemærkes at stuntmodeller sædvanligvis er meget stærke konstruktioner, så hvis man først har fået indbygget skævhed kan det være dødsdømt at få fjernet igen. Der er så ikke andet at gøre end at tage sig bedre i agt næste gang.

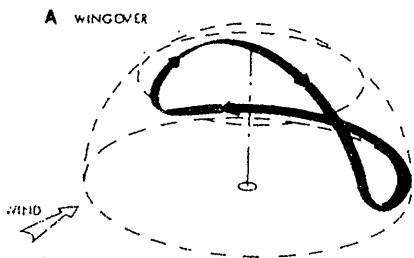
Hvis modellen er blevet skæv, kan man dog rette en del på flyveegenskaberne med et lille krængror på den skæve vinge, der går modsat vingens skævhed. Denne lille klap virker som en flaps, der f.eks tvinger en nedadbøjet vinge til ikke at stige til vejrs.



Til slut skal man prøvekøre motoren i modellen for at sikre sig at vibrationerne ikke skader. Kontroller at motoren reagerer på nåleskruen, og at tanken føder motoren tilfredsstillende både i vandret, lodret og omvendt stilling. Hvis der er nogen tvivl med modellen skal man ikke flyve før de nødvendige ændringer er udført, for det må huskes at enhver reparation altid er lettere at udføre før end efter et styrt.

FLYVNING

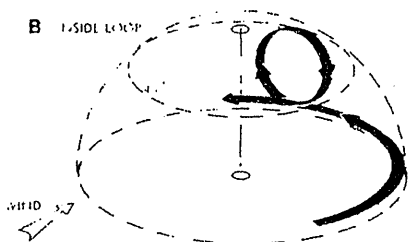
Den første flyvning skal begrænse sig til at fastslå om modellen er trimmet korrekt, om motoren kører tilfredsstillende og om den er mulig at flyve i ligeflyvning uden vanskelighed. For at flyve hele kunstflyveprogrammet er det kun nødvendigt at mestre fem basismanøvrer, nemlig Wing-over, indvendigt loop, rygflyvning, udvendigt loop og skarpe hjørner begge veje. Hvert trin skal læres separat, således at den fulde koncentration bliver brugt på manøvreren. Skønt manøvrer i konkurrencer først og fremmest bedømmes efter nøjagtigheden, skal en begynder først og fremmest koncentrere sig om at flyve manøvreren jævnt uden tendens til at stalle modellen ved overkorrigering.



Træn først på at lave Wing-over. Fra ligeudflyvning gives opadrør netop før modellen når det punkt på flyvecirklen, hvor den har modvind. Rorudslaget skal gøres roligt over et kort interval, og ikke med et ryk. Modellen vil lave et rundt hjørne, og når den står lodret skal der gives neutralt ror. Begynd at give opadrør til retning så snart modellen står lodret over hovedet, også det gøres stille og roligt.

Flyv altid adskillige omgange ligeudflyvning før hvert forsøg. Dette vil sikre at man ikke bliver forvirret og flyver træningsmanøvren ukorrekt. Træn manøvren meget, og bring efterhånden højden på starten og afslutningen ned efterhånden som man bliver fortrolig med manøvren.

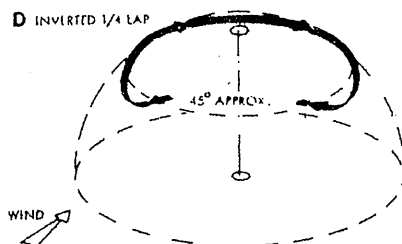
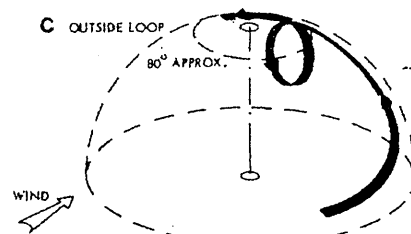
Derefter skal man prøve at flyve et indvendigt loop. Denne manøvre skal flyves med sidevind, således at linetrækket kan vedligeholdes.



Start med at flyv i omkring 45° med ligeudflyvning, hvor vinden kommer i ryggen på modellen begyndes et svagt dyk, som sluttet i sidevinden. I dette punkt gives gradvis opadrør, så at modellen står lodret i omkring 45° grader. Giv nu kraftigere ror, så modellen går hele vejen rundt og retter ud i ligeudflyvning højere oppe end da manøvren begyndte. Neutraliser så snart modellen ligger vandret i ligeudflyvningsstilling. Gentag manøvren mange gange, men pas på linerne ikke bliver så snoet at styretøjet bliver stramt. Det kan få alvorlige følger for modellens egenskaber.

Når man skal starte på udvendigt loop skal man begynde i ca. 80° med sidevind på modellen.

Giv nedadrør til modellen står lodret, og forøg så rorudslaget til maximum, men pas på modellen ikke "slingrer". Modellen vil nu automatisk gå hele vejen rundt, og der skal nu neutraliseres så snart modellen er i ligeudflyvning igen.



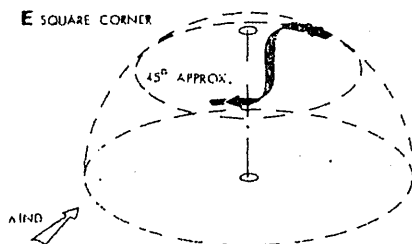
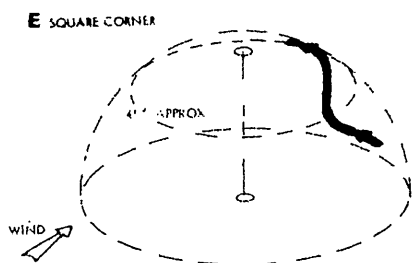
Det bør bemærkes at denne måde at flyve loops på er beregnet på sikkerhed frem for alt, og den vil derfor ikke give nøjagtig runde manøvrer, men når begynderen har trænet manøvren som beskrevet kan han begynde at forbedre formen på manøvrerne.

Rygflyvning bør ikke prøves før man er i stand til at udføre et fuldt sikkert indvendigt loop.

Først looper man modellen mod vinden, men i stedet for at rette ud på normal måde, neutraliserer man når modellen er på toppen af loopet og hænger omvendt. Hold højden ved at give NEDADRØR (der virker som opadrør på ryggen). Prøv at hold modellen på ryggen i op til $\frac{1}{4}$ omgang, og fuldfør derefter den resterende del af loopet til normal ligeudflyvning.

Når man er blevet fuldt fortroligt med modellens opførsel på ryggen, kan man forlænge flyveturen. Det er nu meningen at man skal ned i ca 1,5 m. højde i et ubegrænset antal.

Jeg ville ønske jeg var i stand til at fortælle præcis hvordan man laver skarpe hjørner, men selv efter fjorten års kunstflyvning, må jeg indrømme at jeg ikke kan udtrykke det i ord.



Jeg vil imidlertid råde begynderen til at tænke på et hjørne ad gangen og ikke på komplette manøvrer.

Fra ligeudflyvning i sidevind, prøver man at kaste modellen ind i et lodret stig, og derfra kastes den igen ud i ligeudflyvning højere oppe

Modsat starter man højt oppe, og kaster modellen i et lodret dyk, og retter ud i normalflyvning i skulderhøjde. Disse kanter og andre fra de firkantede manøvrer prøves enkeltvis, og når man er helt sikker og tilfreds med reaktionerne prøver man at flyve hele manøvrer.

Jeg håber med denne artikel at have inspireret en del modelflyvere til at kaste sig over stunt, men når man drømmer om at blive topstunter, må man også huske at det kræver træning, træning og atter træning

STEVE BLAKE

(diverse omredigeringer og oversættelse -Hans Geschwendtner)

Første del af denne artikel bragtes i Januarnummeret 1972, der kan købes hos unionen for 2.- kr.

2-LINE

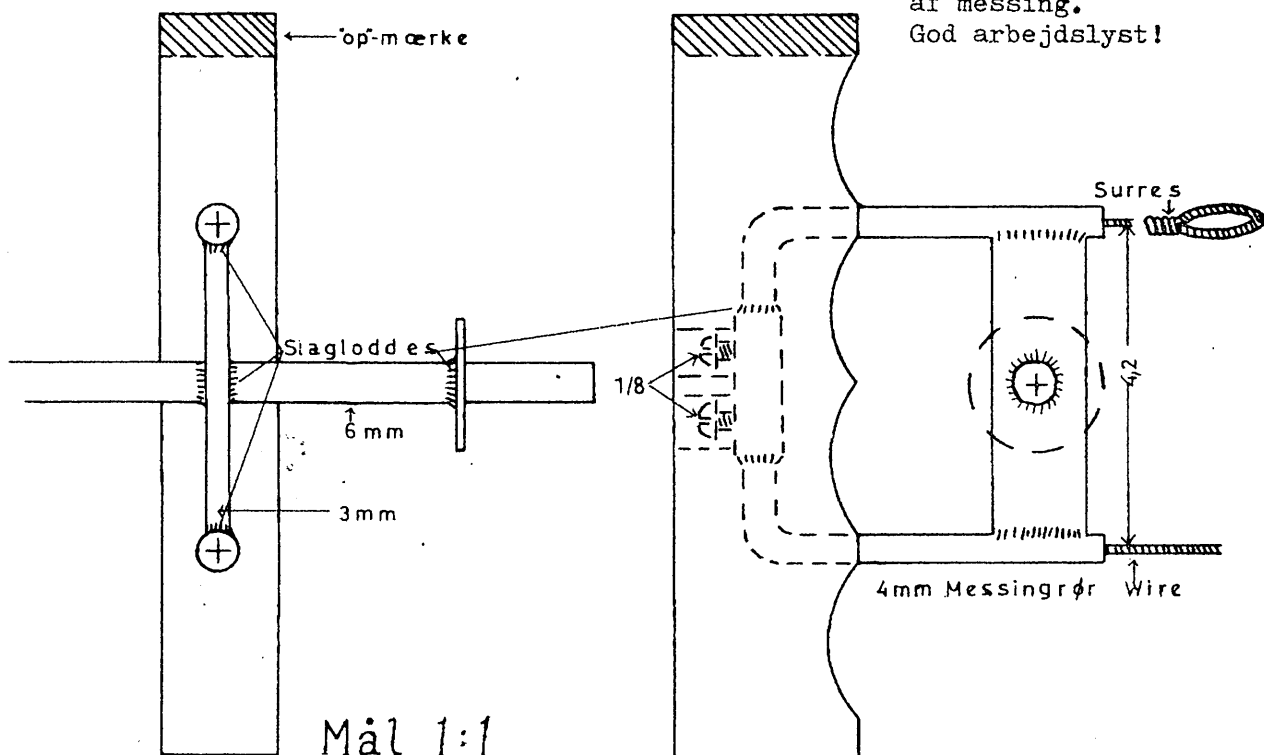
HÅNDTAG

Her i vinterens mørke, er det passende at man gør klar til sæsonen, og så mente vi det var på sin plads at bringe et 2-linehåndtag til speed. Det har været bragt i Modelflyvenyt i 1969. Selve håndtaget er lavet af en hård træsort, som savnes igennem på langs. Derefter udhules til

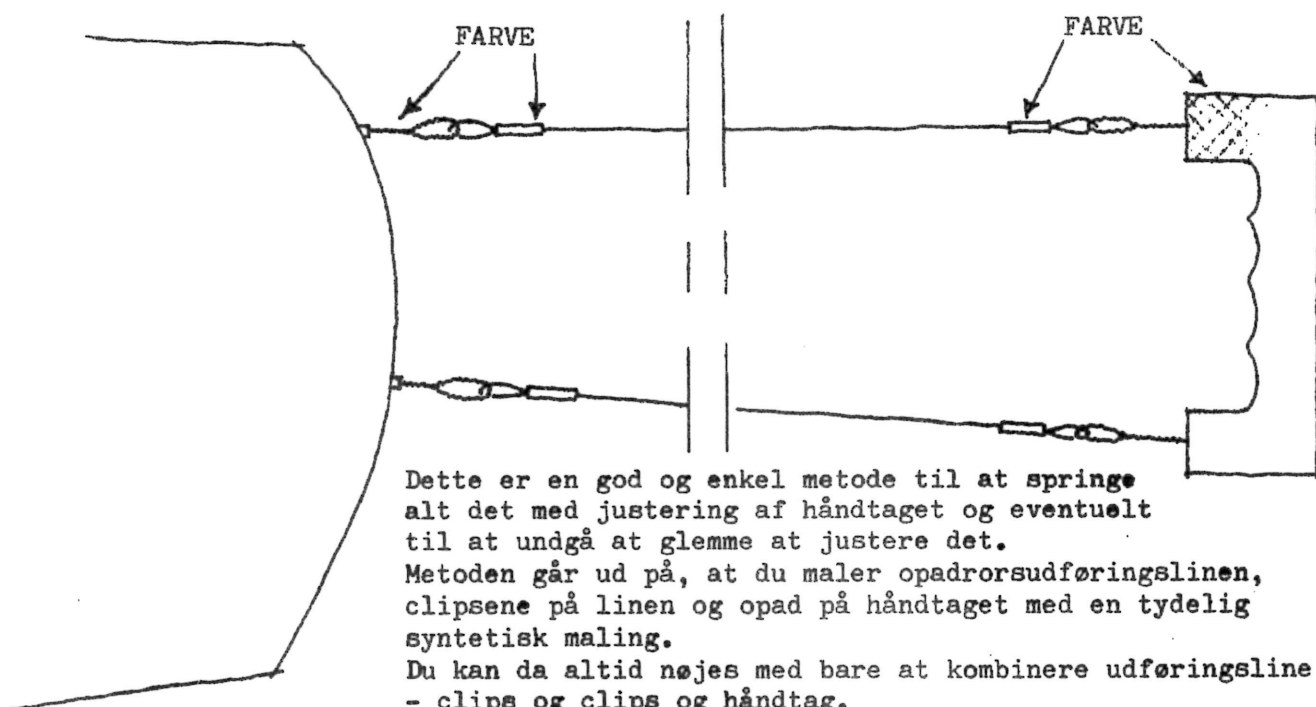
skruer og messingrør, således at skruerne kan stilles bagfra.

Man lægger derefter hele mekanismen i og sammenlimer med Araldit, hvorefter håndtaget files i form. Tilsidst monteres Wiren og der afsluttes med øjer. Det er en fordel at lave alle metaldele af messing.

God arbejdslyst!



TIPS



Dette er en god og enkel metode til at springe alt det med justering af håndtaget og eventuelt til at undgå at glemme at justere det.

Metoden går ud på, at du maler opadrorsudføringslinen, clipsene på linen og opad på håndtaget med en tydelig syntetisk maling.

Du kan da altid nøjes med bare at kombinere udføringsline - clips og clips og håndtag.

NB!

MODEL & HOBBY

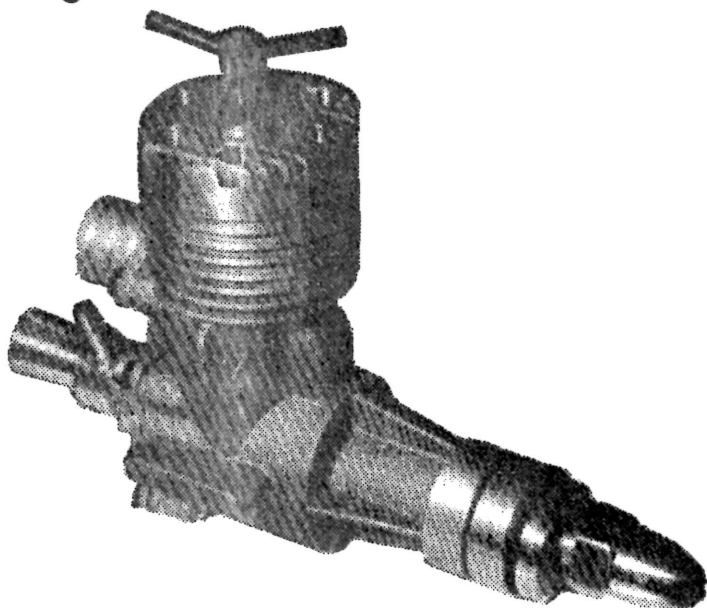
Frederiksborggade 23

København K

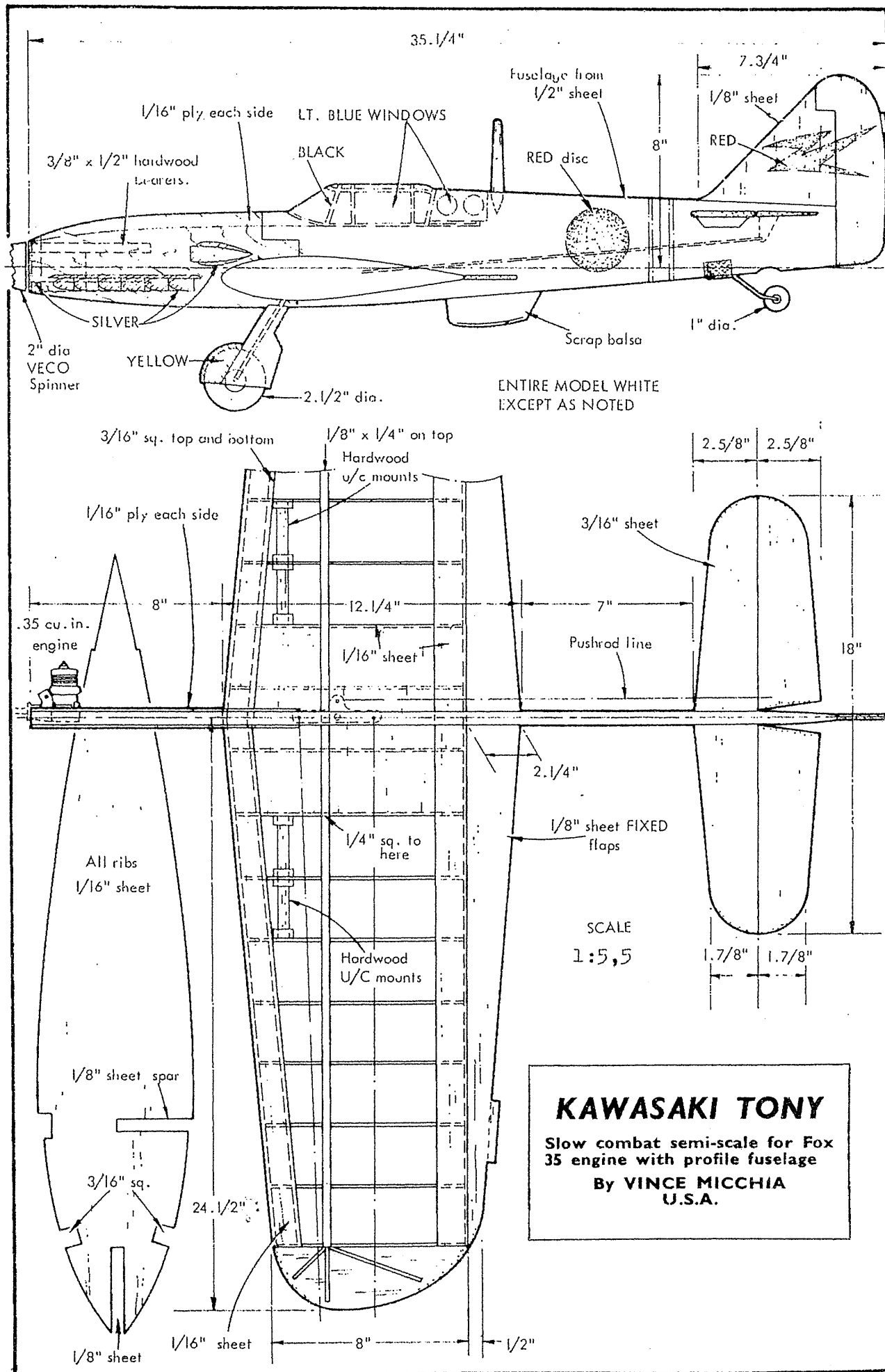
KOSMIC

2.5 RACING

diesel...	220 KR
glow med effektpotte...	235 KR
glow...	220 KR



JENS GESCHWENDTNER,
CENTERPARKEN 32,
2500 KBHN. VALBY



REGLER FOR: **GOOD-YEAR**

Vi bringer her reglerne som skal anvendes til GOOD-YEAR konkurrencerne i år. Det er meningen at det kommende år skal bruges til eksperimenteren med denne klasse, og det kan nu allerede klart siges at den vil blive fløjet ved de konkurrencer der arrangeres øst for storebælt, samt på Sommerlejren, hvor vi endvidere håber der kan arrangeres et byggekursus for Good-Year modeller. Reglerne er faktisk fuldstændig magen til de engelske. Modeller der er bygget til disse regler vil også kunne anvendes til Standard race i svenske konkurrencer, der er en slags Rat-race.

MÅLSÆTNING:

At danne en simpel form for Team-Race, ved at konkurrere med simple modeller i heats mod uret.

SPECIFIKATIONER:

Modellen skal være en eksisterende eller forhenværende Good-Year racer i skala 1:8 af det virkelige fly.

Hovedplanetets yderkanter, samt sidebilledet må højst afvige plus eller minus 5 %
Haleplanetets areal må forøges med maximum 25 %.

1 eller 2-hjuls understel må benyttes.

Modellen skal dekoreres som forbilledet og forsynes med originale numre plus unionsnumre.

Motorens maximale slagvolumen $2,50 \text{ cm}^3$

Der er ingen tankrestriktioner.

Linelængde 15,92 mtr. Diameter 0,30 mm. Monoline forbudt.

KONKURRENCENS AFVIKLING:

Alle modeller, komplette med liner og håndtag, er forpligtigede til at blive kontrolleret for regler og sikkerhed før, under og efter et løb, hvis konkurrenceledelsen ønsker det.

Alle mekanikere skal bære sikkerhedshjelm.

Følgende omgange skal gennemflyves:

Heat - 100 omgange Minimum 2 mellemlandinger.

Finale 200 Omgange Minimum 5 mellemlandinger.

Der er 120 sekunders opvarmning efterfulgt af 30 sekunders klargøring, tankning og nedtælling til 0.

Der skal foretages " Le-Mans " start, med mekanikerne stående i pilotcirklen.

Flyvereglerne for piloterne er nøjagtig magen til de i FAI T/R anvendte.

Cirkelopmærkning er identisk til den i FAI T/R anvendte.

Der bruges sektorer ligesom i FAI T/R.

Der gives advarsler i lighed med FAI T/R.

(Ekstra eksemplarer af disse regler kan rekvireres hos unionen).

ER DE MODELBYGGER?

SÅ HAR VI DET STORE UDVALG

TIL DE RIGTIGE PRISER.

UHU HART

SADO AB DOPE

SILKE TIL BEKLÆDNING

MOTORER:

SUPER - TIGRE

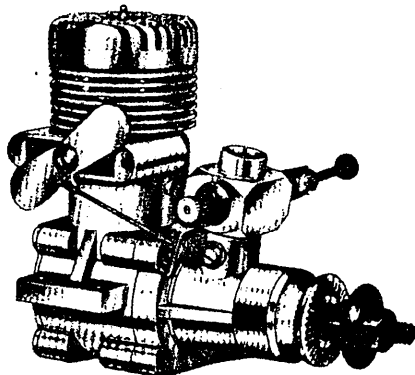
WEBRA

OS - MAX

COX,

NEDDREJEDE COX GLØDERØR

COX KARBURATOR

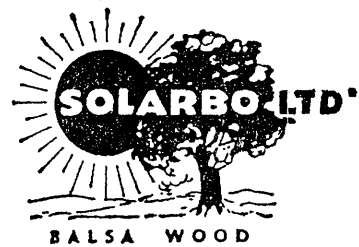


TEGNINGER FRA AEROMODELLER

DOMINATOR, LIQVIDATOR, EARLY BIRD,

....ALTID PÅ LAGER.

LEGETØJSBODEN
vendersgade 13
7000 fredericia
tlf 05-920513



Verdens fineste BALSÅFINER

Savet og sandslebet med mikroskopisk nøjagtighed.

Velegnet såvel til de fineste modelfly og-skibe, men også til kunstneriske arbejder, arkitektmodeller m.m.

Da SOLARBO ligger i et EFTA land (toldfri) er priserne meget gunstige.

BREDDE: 100 mm.

LÆNGDE: 915 mm.

TYKKELSER: 1 mm.

1,5 mm.

2 mm.

3 mm.

4 mm.

5 mm.

6 mm.

7 mm.

8 mm.

9 mm.

10 mm.

15 mm.

20 mm.